

Motion till riksdagen 2006/07:T8

**av Peter Pedersen m.fl. (v)
med anledning av prop. 2006/07:73**

Nya hastighetsgränser

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens proposition 2006/07: 73 Nya hastighetsgränser.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Vägverket ska styra förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks med det nya hastighetssystemet.

2 Bakgrund

Regeringen föreslår i proposition 2006/07:73 att dagens hastighetssystem med hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer i timmen ska ändras. Istället ska det införas ett 10-stegs intervall mellan 30 och 120 kilometer i timmen.

Syftet sägs vara att anpassa hastighetsgränserna på vägarna så att nollvisionen kan uppnås. Förslaget innebär enligt regeringen även att övriga transportpolitiska delmål kan nås. Vänsterpartiet delar inte regeringens syn när det gäller måluppfyllelse av de transportpolitiska målen som berör trafiksäkerhet och miljö. Effekterna av förslaget, utifrån trafiksäkerhet och miljömål, är inte tillräckligt analyserade i propositionen och vi är därför tveksamma till att införa det nya hastighetssystemet. I motionen utvecklar vi vår syn och kritik till varför vi föreslår att riksdagen avslår propositionen.

3 Miljö och trafiksäkerhet måste avgöra nivåer på hastighetsgränser

Vår grundsyn är att hastighetsgränser ska fastställas utifrån trafiksäkerhetsperspektiv och miljöpåverkan. Det nuvarande hastighetssystemet har funnits

Fel! Okänt namn på

sedan 1971. Men att ett system har funnits länge betyder inte att det automatiskt är dåligt. Utgångspunkten för en förändring av ett rådande system måste vara att ett nytt system är mer träffsäkert utifrån de av riksdagen uppsatta transportpolitiska målen. Det är framför allt två av de sex delmålen som berörs i samband med förändrade hastighetsgränser.

Det ena delmålet är Säker trafik och lyder: ”Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.”

Det andra delmålet som berör detta område är God miljö och lyder: ”Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.”

Även regeringen anser att man ska beakta de två ovan nämnda delmålen när man fastställer vilka hastighetsgränser som ska råda. Men regeringen vill även att de transportpolitiska delmålen Ett tillgängligt transportsystem och En positiv regional utveckling ska vara en del av bedömningen för nya hastighetsgränser. Regeringen menar att högre hastigheter leder till tidsvinster och att det därför är positivt för tillgänglighet och regional utveckling. Visst är det sant att höga hastigheter leder till tidsvinster, men dessa är dock mycket marginella. Om man kör 10 mil i 120 kilometer i timmen i stället för 110 kilometer i timmen, är tidsvinsten 4 minuter. Om någon kör 10 mil i 100 kilometer i timmen i stället för i 90 kilometer i timmen, sparar den personen inte mer än 6 minuter. Det är således väldigt svårt att se hur så marginella tidsvinster kan leda till en ökad regional utveckling.

Regeringen motiverar högre hastighetsgräns på motorvägar med att det är ”viktigt att hastighetsgränserna möter så stor acceptans som möjligt hos trafikanterna, inte minst eftersom det endast punktvís kan övervakas att reglerna följs”. Men om regeringen vill ha acceptans för hastighetsnivåer är det knappast högre farter människor vill ha. Den tidigare regeringen gav Vägverket i uppdrag att arbeta fram en rapport om hastighetsgränser. Det är den rapporten som den nuvarande regeringen nu använder som underlag för sitt förslag om ändrade och höjda hastighetsgränser. I rapporten presenteras en attitydundersökning om hastighetsgränser. På frågan ”Hur tycker du att de skyltade hastighetsgränserna är på 110-sträckor motorväg?” svarar mer än 55 procent att hastigheten är lagom eller något för hög. Det är alltså mindre än 45 procent som tycker att hastigheterna är för låga på en motorväg. När samma fråga ställs på 90-vägar svarar drygt 60 procent att hastigheterna är lagom eller något för höga. Här är det alltså mindre än 40 procent som tycker att hastigheterna är för låga. Tittar vi sedan på vad människor anser om 70-vägar, blir skillnaderna ännu större. Här anser 75 procent att hastigheterna är lagom eller något för höga. Enligt denna attitydundersökning finns det följaktligen inget ”folkligt tryck” för att i allmänhet höja hastigheterna på våra vägar.

4 Antal döda och svårt skadade måste minska

Det råder politisk enighet om att antalet döda och svårt skadade i trafiken ska minska, och det övergripande mål som riksdagen har satt upp är den så kallade nollvisionen. Det råder dock ibland delade meningar om vilka metoder som är effektiva för att nå detta mål. Den borgerliga regeringen pratar gärna om vägtransportsystemets utformning rent fysiskt och även att få till mer trafiksäkra fordon. När regeringen går igenom de konsekvenser ett nytt trafikhastighetssystem kan leda till, ligger även fokus på fysiska åtgärder. Regeringen menar att man kan spara 25 liv per år om man höjer hastigheten på en bred tvåfältsväg från 90 till 100 kilometer i timmen. Orsaken anses vara att en höjning ger ett ”incitament för vägghållarna att rusta upp kvarvarande breda tvåfältsvägar, cirka 150 mil på huvudvägnätet ...”. När det gäller höjningen till 120 kilometer i timmen på motorvägar säger regeringen att det förvisso leder till fler döda per år, men att denna ”olycksökning inte skall behöva uppstå om dessa vägar förses med räfflor på sidovägrenen”.

Fysiska åtgärder och säkerhet i ett fordon har självklart betydelse för den totala trafiksäkerheten. Men lika viktigt är att komma åt beteenden i trafiken. Om det inte sker en beteendeförändring när det gäller bilkörning i förhållande till dels alkohol, dels hastighet blir det omöjligt att nå nollvisionen. En stor andel av olyckorna beror på för höga hastigheter. Ungefär hälften av bilisterna överskrider dagens hastighetsgränser och i genomsnitt överskrider hastigheterna med tio kilometer. Om alla höll hastigheten skulle antalet döda i trafiken minska med mellan 100 och 150 personer.

Regeringens önskan om att spara liv genom att höja hastighetsgränserna är alltså baserade på åtgärder i den fysiska miljön, vilket innebär ökade kostnader för stat och kommun. Det verkar därmed inte speciellt kostnadseffektivt att höja hastighetsgränserna samtidigt som man måste bekosta åtgärder i vägtrafiksystemet för att få ned antalet döda i trafiken. Det verkar utifrån detta perspektiv mera rationellt att i sådana fall bibehålla eller sänka nuvarande hastighetsnivåer.

Vi känner utifrån ovan tveksamheter till att regeringens förslag verkligen leder till ökad trafiksäkerhet. Det saknas en grundligare analys av hur det verkliga utfallet blir med regeringens förslag. Det kan bli svårt att säkerställa en nationell ambition att minska antal döda och svårt skadade när de lokala och regionala företrädarna får större befogenheter att bestämma vilka hastighetsgränser som ska råda på en viss väg. Det finns en risk att helhetsperspektivet går förlorat och att den nationella utvecklingen därmed inte leder till färre antal döda och svårt skadade i trafiken.

Fel! Okänt namn på

5 Hastighetsgränser är också en del av klimatpolitiken

Bilens bränsleförbrukning är direkt relaterad till mängden utsläpp av koldioxid och andra avgaser. Det betyder alltså att ju fortare man kör desto mer ökar bränsleförbrukningen och därmed utsläppen. Hastighetsgränser kan därför vara ett medel för att bromsa klimatförändringarna. Om den reella hastigheten sänktes med tio kilometer i timmen på vägarna skulle det betyda minskad förbrukning av bensin med 200 000 liter, vilket motsvarar 1 procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Det är en betydande minskning om man ser till att detta är bara en av flera åtgärder. Dessutom ger lägre hastigheter mindre spridning av cancerframkallande ämnen och även till mindre utsläpp av partiklar, bland annat därför att däckslitage minskar påtagligt med lägre hastigheter.

Mot bakgrund av att hastighetsgränser har en stor koppling till utsläpp av globala och lokala föroreningar, är det mycket märkligt med regeringens totala avsaknad av analys över hur det nya systemet kommer att påverka miljön. Med tanke på regeringens retoriska miljöutspel blir det nästan pinsamt att läsa propositionstexten. Det enda som står om miljöpåverkan är följande: ”Förändringar av hastighetsgränserna kan även påverka koldioxidmålet. Regeringen förutsätter att Vägverket styr förändringsarbetet så att det beräknade utsläppet av koldioxid totalt sett blir oförändrat eller lägre efter förändringen.”

Ja, det är faktiskt det enda som står i hela propositionen när det gäller miljöpåverkan. Det står ingenting om de beräknade utsläppsmängderna, ingenting om hur Vägverket ska kunna styra förändringsarbetet när lokala och regionala organ får större befogenheter att sätta hastighetsgränser, ingenting om hur mycket av vägnätet som måste få sänkta hastigheter om andra vägar får höjda. Vi är således mycket kritiska mot denna totala analysbrist om miljöpåverkan och bara detta är i sig en anledning till att avslå propositionen.

6 Ett hastighetssystem som inte är plottrigt

Det finns från vår sida farhågor mot att förslaget kan uppfattas som otydligt och svåröverblickbart. Systemet kan försvåra för trafikanter att hålla reda på vilken hastighetsgräns som gäller för tillfället. Dagens hastighetssystem med 20-intervaller gör att det ofta är enkelt att veta vilken hastighet som råder på en viss vägsträcka även om man missat skyltning av sträckan. Med 10-intervaller ökar naturligtvis svårigheten att förstå vilken hastighet som gäller på en viss sträcka. Det kan öka stressen i trafiken och blir därmed en risk för minskad trafiksäkerhet. Vi kan också se att det kan uppstå inkonsekvenser för trafikanter i olika delar av landet, speciellt om systemet tillämpas olika i geografiskt närliggande områden.

Regeringen skriver i propositionen att dagens "hastighetssystem framstår ibland som plottrigt". Det är märkligt att regeringen anser att dagens system är för plottrigt när regeringen samtidigt vill införa ytterligare intervaller. Det är svårt att förstå att ett nytt system med 10-intervall inte skulle kännas ännu mer plottrigt.

7 Sammanfattande bedömning av regeringens proposition

Utifrån vad vi i motionen har beskrivit om trafiksäkerhet, miljö och tydlighet i hastighetssystemet anser vi inte att regeringens förslag leder till en större måluppfyllelse av de transportpolitiska målen. Propositionen ger inte någon vägledning om utfallet av hur mycket av vägkilometrar som kommer att få höjda hastigheter respektive sänkta hastigheter. Vi vet inte hur många vägkilometrar som kommer att få sänkta hastigheter från till exempel 90 till 80 kilometer i timmen eller från 70 till 60 kilometer i timmen, jämfört med hur många vägkilometrar där hastigheten istället höjs från till exempel 50 till 60 kilometer i timmen, från 70 till 80 kilometer i timmen eller från 110 till 120 kilometer i timmen. Man får således inte möjlighet till en helhetsbedömning.

Det är därför oklart och osäkert om förändrade hastighetsgränser verkligen leder till ökad trafiksäkerhet; det finns snarare en risk att vi får höjda hastigheter och därmed ett ökat antal döda och svårt skadade. Sedan är bristen på analys av miljöpåverkan i det närmaste total och kan inte anses vara ett seriöst försök till att minska biltrafikens klimatpåverkan. Lägg därtill att tydligheten och förutsägbarheten i vägtrafiken riskerar att försämrats med 10-intervaller av hastighetsnivåerna. Mot bakgrund av detta bör riksdagen därför avslå regeringens proposition om att införa ett nytt system för hastighetsgränser. Detta bör ges regeringen till känna.

Om regeringen verkligen velat tydliggöra en inriktning mot att minska hastigheterna hade det kunnat deklarerats på ett mycket klarare sätt. Vägverkets rapport, som ligger till grund för regeringens proposition, tar sin utgångspunkt i att det totalt sker en sänkning av hastigheterna med det nya förslaget. Trots en mycket bristande miljöanalys i propositionen konstaterar dock regeringen att den "förutsätter att Vägverket styr förändringsarbetet så att det beräknade utsläppet av koldioxid totalt sett blir oförändrat eller lägre efter förändringen". Citatet är förvisso inte ett direktiv till Vägverket, men det ger ändå en signal på viljeinriktning. Vi anser att regeringen ska ta aktivt ställning för att förslaget verkligen leder till att hastigheterna i genomsnitt sänks i landet. Sänkta hastigheter leder till att färre dör och att koldioxidutsläppen minskar. Regeringen bör därför uttala att Vägverket ska styra förändringsarbetet så att hastigheterna i landet i genomsnitt sänks med det nya hastighetssystemet. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 27 mars 2007

Peter Pedersen (v)

Egon Frid (v)

Jacob Johnson (v)

Gunilla Wahlén (v)

Wivi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)